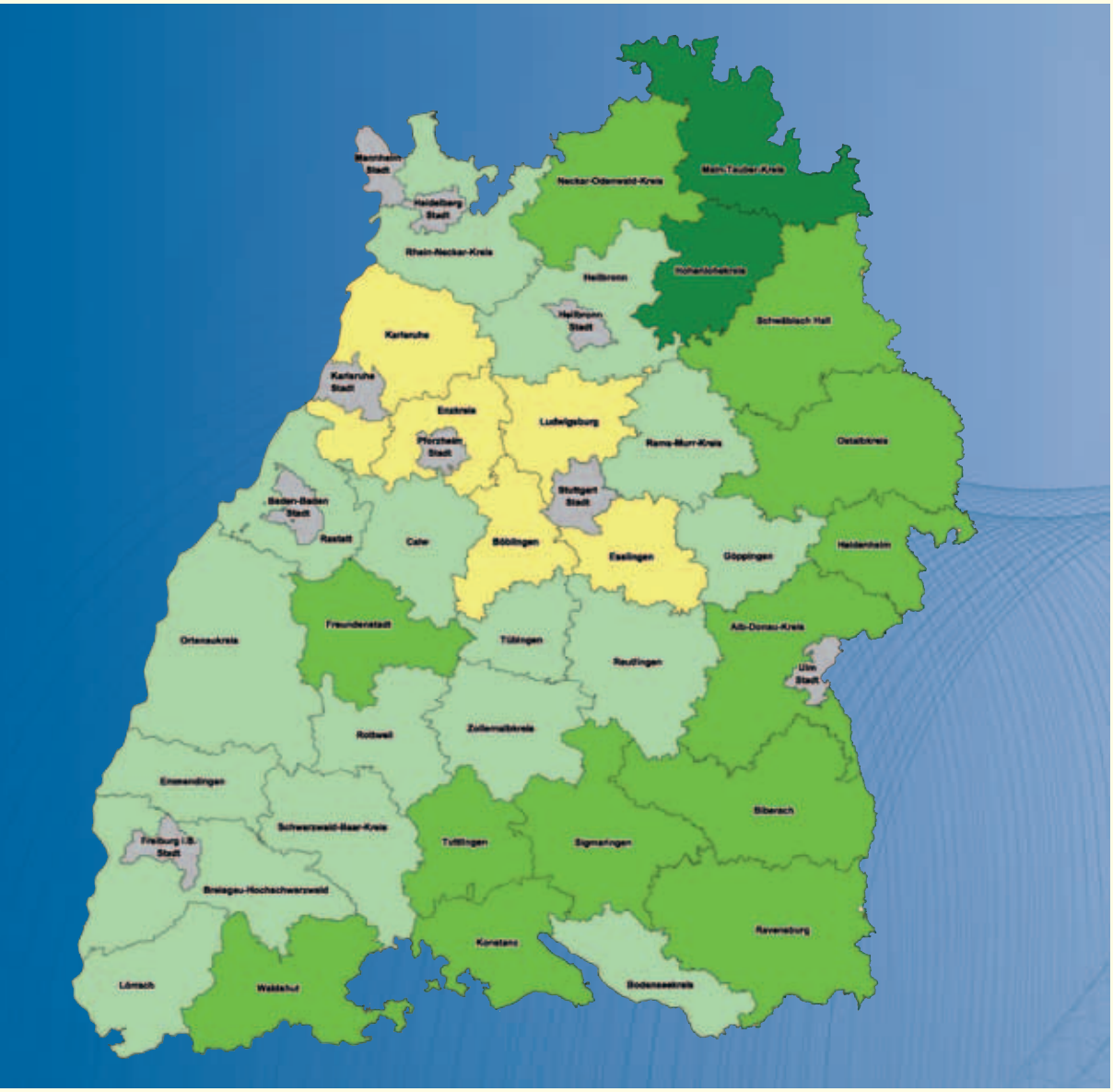
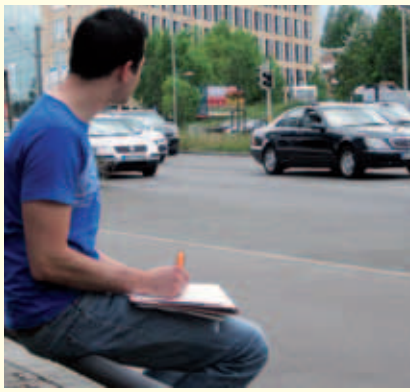
Straßenverkehr in Baden-Württemberg

Ergebnisse der großen Straßenverkehrszählung 2010





Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN – LANDESSTELLE FÜR STRASSENTECHNIK

Inhalt

1. Straßenverkehrszählung 2010 // 04

1.1 Allgemeines // 04
1.2 Verkehrsmonitoring // 06
1.3 Zähldauer // 07

2. Strukturdaten des Landes Baden-Württemberg // 09

2.1 Längenentwicklung des Straßennetzes // 09
2.2 Bevölkerungsentwicklung // 09
2.3 Wirtschaftsentwicklung // 10
2.4 Entwicklung des Kfz-Bestands // 10
2.5 Treibstoffpreisentwicklung // 10

3. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 in Baden-Württemberg // 11

3.1 Verkehrstechnische Kenngrößen // 11
3.2 Baden-Württemberg im Bundesvergleich // 12
3.3 Verkehrsentwicklung // 14
3.4 Ergebnisse für Regierungsbezirke und Kreise // 15

4. Fazit // 18

Quellen // 19

Verteilerhinweise // 19

Impressum

HERAUSGEBER

Regierungspräsidium Tübingen
Abt. 9 Landesstelle für Straßentechnik
Heilbronner Straße 300 – 302
70469 Stuttgart

GESTALTUNG UND SATZ

Orel & Unger communication-services GmbH, Stuttgart
Juni 2012

Dieses Heft wird in beschränkter Stückzahl herausgegeben. Es wird im Internet-Auftritt des Regierungspräsidiums Tübingen eingestellt. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Genehmigung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg gestattet.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Grußwort

Gisela Splett MdL // Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Im Jahr 2010 wurde auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach dem vorgegebenen Fünf-Jahres-Turnus die bundesweite Straßenverkehrszählung auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen durchgeführt. Ziel dieser großen Verkehrszählung ist es, aktuelle Verkehrsmengen zu ermitteln und Aussagen über die Verkehrsentwicklung treffen zu können.

Um im Jahr 2010 auch auf Landesstraßen und Kreisstraßen fundierte und repräsentative Aussagen zur Verkehrsentwicklung treffen zu können, wurde in Baden-Württemberg ein innovatives automatisches Zählverfahren, das Verkehrsmonitoring eingeführt. Nach einer Testphase im Jahr 2009 kam dieses neue Verfahren zur Straßenverkehrszählung 2010 erstmals flächendeckend zum Einsatz. An insgesamt 3.125 Standorten wurden im Jahr 2010 automatische Verkehrszählungen mit Leitpfostenzählgeräten durchgeführt. Die Ergebnisse wurden zeitnah im Internet veröffentlicht und stehen damit der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Das automatisierte Verkehrsmonitoring ersetzt zukünftig in Baden-Württemberg an allen geeigneten Standorten die manuelle Straßenverkehrszählung. Nun wird der Verkehr gleichmäßig über das ganze Land verteilt an jeder fünften Zählstelle jedes Jahr für zweimal zwei Wochen gezählt. Damit kann die Verkehrsentwicklung im Land jährlich dokumentiert und nicht nur alle fünf Jahre ausgewertet werden.

Mit dem neuen Verfahren hat Baden-Württemberg bundesweit eine Vorreiterrolle eingenommen. Zahlreiche andere Bundesländer haben sich angeschlossen und wollen das Verkehrsmonitoring ebenfalls als neues Standardverfahren für die Straßenverkehrszählung einsetzen.

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2010 und der Vergleich mit den zurückliegenden Zählungen zeigen, dass das überregionale Straßennetz Baden-Württembergs seine hohe verkehrliche Bedeutung beibehält. Mit durchschnittlich 58.487 Kraftfahrzeugen pro Tag ist die Belastung des Autobahnnetzes weiter gestiegen, was vor allem auf die Zunahme des Transitverkehrs zurückzuführen ist. Bei den Bundesautobahnen sind die Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) für Kfz in Flächenländern lediglich in Hessen größer, beim Schwerverkehr in Sachsen-Anhalt. Auf Bundesstraßen weist Baden-Württemberg sowohl beim Kfz- als auch beim Schwerverkehr die höchsten DTV-Werte aller Flächenländer der Bundesrepublik auf.

Wie sich schon bei der SVZ 2005 abzeichnete, hat sich die starke Zunahme des Verkehrs auf den Straßen in Baden-Württemberg abgeschwächt. Bei den Jahresfahrleistungen waren auf dem Bundesautobahnnetz in Baden-Württemberg zwischen den Jahren 1995 und 2000 noch Zuwächse von rund 10 % im Kfz-Verkehr und rund 20 % im Schwerverkehr zu verzeichnen. Inzwischen liegen diese Zuwächse im zurückliegenden Fünfjahreszeitraum jeweils unter 3 %.

Vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik muss es daher sein, das Straßennetz in einem guten Zustand zu erhalten. Der Schwerpunkt zukünftiger Ausbaumaßnahmen muss auf den Hauptverkehrsachsen liegen. Ferner muss die vorhandene Straßeninfrastruktur durch ein umfassendes Verkehrsmanagement intelligent genutzt werden.

Gisela Splett MdL
Staatssekretärin im Ministerium
für Verkehr und Infrastruktur

1. Straßenverkehrszählung 2010

1.1 Allgemeines

Zur Überwachung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken fand im Jahr 2010 im Rahmen des üblichen Fünfjahres-Turnus eine bundesweite **Straßenverkehrszählung (SVZ 2010)** statt.

Die Zählung wurde von den Straßenbauverwaltungen der Länder organisiert. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen sind u.a. abschnittsscharf ermittelte Werte der **durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV)**.

Der DTV-Wert bildet eine wesentliche Planungsgrundlage sowohl der Netzbewertung als auch der lokalen Verkehrsprognose. Hieraus abgeleitete Größen, wie z.B. die maßgeblichen stündlichen Verkehrsbelastungen, werden als Bemessungsgrößen u.a. bei der Planung und der Dimensionierung von Straßen sowie der Berechnung von Lärmkennwerten genutzt. Nicht zuletzt werden die verkehrstechnischen Kenngrößen für die Erstellung von Statistiken genutzt, beispielsweise zur Ermittlung von Unfallraten oder Jahresfahrleistungen.

Die **Zählungen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen** wurden entsprechend der Vorgabe des Bundes manuell (mit Zählpersonal) durchgeführt.

Die **Zählungen auf Landes- und Kreisstraßen** fanden 2010 in Baden-Württemberg zum ersten Mal unter Einsatz von automatischen Zählgeräten (mobile Leitpfosten-Zählgeräte auf Seitenradarbasis, s. Abbildung 1) statt. Damit wurde das Verkehrszähl- und Auswerteverfahren Verkehrsmonitoring zum ersten Mal flächendeckend in einem Bundesland eingesetzt. Weitere Erläuterungen zum Verkehrsmonitoring s. Kapitel 1.2.

Die Auswertung der manuell bzw. automatisch gezählten Daten erfolgte nach dem gleichen Verfahrensgrundsatz. Mit den Zählungen an den manuellen bzw. den Verkehrsmonitoring-Zählstellen wird eine zeitliche Stichprobe des Verkehrsgeschehens erhoben. Je nach Zählmethode handelt es sich dabei um einen Zeitraum von einigen Stunden oder einigen Tagen (s. Abbildung 2). Um aus diesen Zählwerten auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) eines Jahres zu schließen, ist eine Hochrechnung erforderlich. Diese basiert auf den Zähldaten der automatischen Dauerzählstellen (s. Abbildung 3), die im gesamten Jahresverlauf zählen.

Zu jeder manuellen bzw. Verkehrsmonitoring-Zählstelle wurden gleichartige Referenzganglinien der Dauerzählstellen festgelegt. Zur Hochrechnung der Zählwerte wurden die dafür benötigten Faktoren und Gleichungen differenziert nach Straßenklassen aus den verfügbaren

Abbildung 1: Leitpfosten-Zählgerät mit Seitenradartechnik

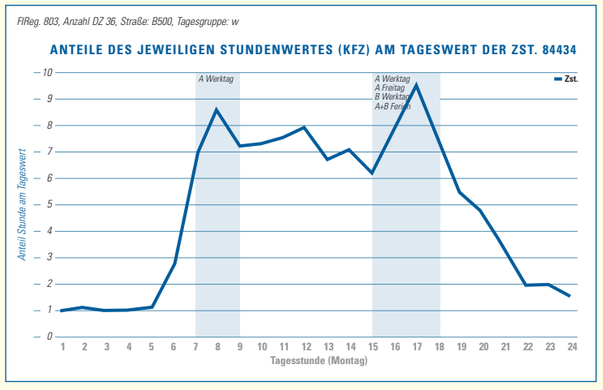


Abbildung 2: Beispiel Tagesganglinie einer Monitoring-Zählstelle

Abbildung 3: Dauerzählstelle

Abbildung 4: Manuelle Zählung

Dauerzählstellen abgeleitet. In der ersten Stufe wurden – nur die manuellen Zählergebnisse – auf den Tagesverkehr des jeweiligen Zähltages hochgerechnet. Bei den Verkehrsmonitoring-Zählungen lagen die Zähldaten bereits als Tageswerte vor. In der zweiten Stufe wurde auf die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken hochgerechnet, unterschieden nach den Fahrtzweckgruppen Werktag, Urlaubswerktag, Sonn- und Feiertag. Aus diesen Werten wurden die DTV-Werte durch entsprechende Gewichtung mit der Anzahl der im Jahr 2010 vorhandenen Tage je Fahrtzweckgruppe gebildet.

Abschließend wurden die nicht gezählten Zählstellen mittels geeigneter Rechenverfahren mit Schätzwerten belegt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung setzen sich somit zusammen aus den Dauerzählstellen, den hochgerechneten manuellen oder Verkehrsmonitoring-Zählstellen und den geschätzten Werten.

Von den Zählstellen in Baden-Württemberg liegen rund 23 % auf den Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), vgl. Tabelle 1. Im Vergleich zur SVZ 2005 wurden vor allem auf Landes- und Kreisstraßen zusätzliche Zählstellen eingerichtet. Der Anteil stieg dort von ca. 70 % auf ca. 77 % aller Zählstellen. Zudem wurden gegenüber dem Jahr 2005 insgesamt 25 zusätzliche Dauerzählstellen auf Bundes- und Landesstraßen installiert.

Bei den manuellen Zählungen (BAB und B) wird insgesamt nach 6 Fahrzeugarten differenziert (s. Tabelle 2). Die Zähldaten werden vom Zählpersonal in einheitliche Zählformulare eingetragen (s. Abbildung 4). Nach Durchführung der Zählungen werden die Daten von den Zählblättern in das Auswerteprogramm übertragen.

Bei den automatischen Zählungen ist die Anzahl und Zusammensetzung der Fahrzeugklassen vom eingesetzten Gerät abhängig. Beim Verkehrsmonitoring wurden entweder 4 oder 8+1 Klassen unterschieden. Aufgrund der unterschiedlichen Erfassungstechniken werden als Ergebnis des Verkehrsmonitorings die in Tabelle 2 dargestellten Fahrzeugklassen ausgewiesen. In dieser Aggregationsstufe lassen sich die wesentlichen verkehrlichen Fragestellungen (z.B. nach dem durchschnittlichen täglichen Verkehr oder dem Schwerverkehrsanteil) beantworten.

ZÄHLSTELLENVERTEILUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2010

Straßenklasse	gesamt	davon Dauerzählstellen
Autobahnen	152	28
Bundesstraßen	1.034	67
Landesstraßen	2.085	44
Kreisstraßen	1.781	0
Summe 2010	5.052	150

Tabelle 1: Zählstellenverteilung

Motorisierte Zweiräder	Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas, Mopeds, Mokicks), Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen, Motorroller, Krafträder (auch mit Seitenwagen oder Laderaum), Leicht- und Kleinkrafträder mit amtlichem Kennzeichen
Personenkraftwagen	auch vergleichbare Fahrzeuge wie Kominationskraftwagen, Krankenwagen, Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze einschl. Fahrer), Pkw mit Anhänger (z.B. Gepäck- und Bootsanhänger, Wohnwagen), Wohnmobile
Kraftomnibusse	und Omnibusse mit 10 und mehr Sitzplätzen einschl. Fahrer (auch mit Anhänger), Gelenkomnibusse
Lastkrafwagen < 3,5 t	bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)
Lastkraftwagen > 3,5 t	mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ohne Anhänger, mit einer oder mehreren Hinterachsen, einschl. Zugmaschinen (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeugen
Lastzüge	Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge, Zugmaschinen mit Anhänger (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge mit Anhänger

Fahrzeugart	Erläuterung
	Krad
	Pkw, Pkw mit Anhänger, Lieferwagen <3,5 t
	Lastkraftwagen >3,5 t ohne Anhänger, Bus
	Lastkraftwagen >3,5 t mit Anhänger, Sattelzug

Tabelle 2: Differenzierung nach Fahrzeugarten (links: SVZ, rechts: Ergebnisdarstellung Verkehrsmonitoring)

1.2 Verkehrsmonitoring

Aufgrund der hohen Kosten manueller Verkehrszählungen und des aus diesem Grunde in den letzten SVZen stark reduzierten Zählstellenkollektives auf Landes- und Kreisstraßen in Baden-Württemberg hat das Land mit dem Verkehrsmonitoring eine Alternative für die Durchführung der bisher 5-jährlich stattfindenden Zählungen entwickelt.

Mit dem Konzept wurde bereits kurz nach Vorliegen der 2005er SVZ-Ergebnisse begonnen. Zur Vorbereitung des Verkehrsmonitorings wurde in Baden-Württemberg dann im Jahr 2009 ein Pilotbetrieb durchgeführt. Dieser diente in erster Linie der Erprobung der Zählmethodik. Dabei sollte vor allem das Zusammenspiel aller Beteiligten und der verwendeten Komponenten getestet werden. Aufgrund der Erfolg versprechenden Ergebnisse des Pilotbetriebs wurde der landesweite Einsatz veranlasst.

Die Methode des Verkehrsmonitorings basiert auf dem automatisierten Ablauf der Zählung (s. Abbildung 5). Die Zählgeräte sind aufgrund von Standardfundamenten austauschbar, eine aufwendige manuelle Kalibrierung der einzelnen Geräte entfällt. Der aktuelle Gerätestandort wird per GPS automatisch ermittelt.

Die Zähldaten werden als Einzelfahrzeugdaten von den Leitpfostenzählgeräten über GSM/GPRS mindestens einmal täglich auf den Server des jeweiligen Gerätehersteller übertragen. Gelingt dies nicht, erfolgt eine Zwischenspeicherung der Daten im Zählgerät. Die Daten werden übertragen, sobald eine Funkverbindung an einem neuen Standort hergestellt werden kann.

In einem elektronischen Zählstellenverzeichnis sind alle Zählstellen, an denen gezählt werden sollte, mit ihren Merkmalen und Lageinformationen zusammengefasst. Die gesendeten Koordinaten ermöglichen durch Zusammenführen mit der Zählstellendokumentation die eindeutige Zuordnung der Zählgerätedaten zu einer Zählstelle.

Bei manchen Zählstellen ist das Aufstellen eines Leitpfostenzählgerätes aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch nicht möglich. Um auch hier zählen zu können, werden Kastenzählgeräte (Seitenradargeräte in der herkömmlichen Bauform mit Befestigung an einem Mast) eingesetzt, deren Daten ebenfalls in den Auswerteprozess aufgenommen werden.

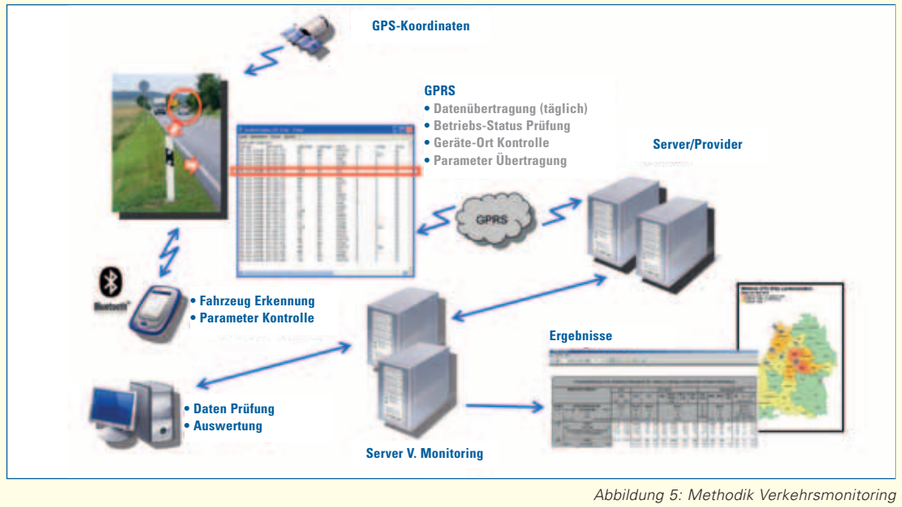


Abbildung 5: Methodik Verkehrsmonitoring

Um eine vom jeweiligen Gerätehersteller unabhängige Kommunikation zu ermöglichen, wurde ein standardisiertes Datenformat entwickelt und vereinbart. Damit ist eine automatisierte Übernahme der Daten in die Auswertung möglich. In der Auswertung werden die eingehenden Zähldaten zunächst umfangreichen Plausibilitätsprüfungen unterzogen.

Die umfangreichen Zähldaten erlauben zahlreiche – und zeitnahe – Auswertungen, die bislang nicht möglich waren. Zudem erlaubt die kontinuierliche Übertragung der Standortkoordinaten eine Diebstahlsicherung durch GPS-Überwachung. Dank der täglichen automatischen Datenübertragung ist zudem eine Qualitätssicherung möglich, in der der Einsatz der Geräte protokolliert wird und der erzielte Zählfortschritt aufgezeigt wird.

Es liegen somit aktuelle Zählwerte des Jahres 2010 (Verkehrsmenge, Fahrzeugklassifikation, Geschwindigkeiten) an 3.125 Standorten auf Landes- und Kreisstraßen vor. Damit wurden rund 80 % aller Zählstellen auf Landesstraßen bzw. rund 83 % auf Kreisstraßen gezählt (vgl. Abbildung 6).

Zum Vergleich: Bei der SVZ 2005 wurden im nachgeordneten Netz nur ca. 1/3 aller Zählstellen auf Landesstraßen und ca. 1/7 auf Kreisstraßen gezählt. Die letzten Zählungen liegen somit an vielen Stellen mindestens 10 Jahre zurück, teilweise noch länger. Durch das Verkehrsmonitoring konnte also eine wesentliche Verbesserung der verkehrsstatistischen Kennwerte erreicht werden.

Zusätzlich zu den ermittelten Verkehrsdaten stehen aus den Wochenerhebungen auch Informationen zum Geschwindigkeitsverhalten zur Verfügung.

Weitere Informationen zum Verkehrsmonitoring und den dargestellten Ergebnissen erhalten Sie auf den Internetseiten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (http://www.svz-bw.de).

1.3 Zähldauer

Bei den manuellen Zählungen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurde im Normalfall an insgesamt 8 Tagen (2 Normalwerktage, 2 Freitage, 2 Ferienwerktage und 2 Sonntage) gezählt. An den Werktagen fanden die Zählungen in der Zeit von 15 bis 18 Uhr, an den Sonntagen von 16 bis 19 Uhr und an den beiden Normalwerktagen zusätzlich vormittags in der Zeit von 7 bis 9 Uhr statt. Insgesamt ergab sich somit ein Zählumfang von maximal 28 Stunden je Zählstelle. Bei Zählstellen mit einer Verkehrsbelastung unter 7.000 Kfz/24 h konnte auf die Zählung der Freitage und der Vormittagsstunden verzichtet werden, so dass hier insgesamt 18 Stunden gezählt wurden. Die Zählstunden wurden in der Regel auf eine Frühjahrs- und eine Herbstzählung verteilt.

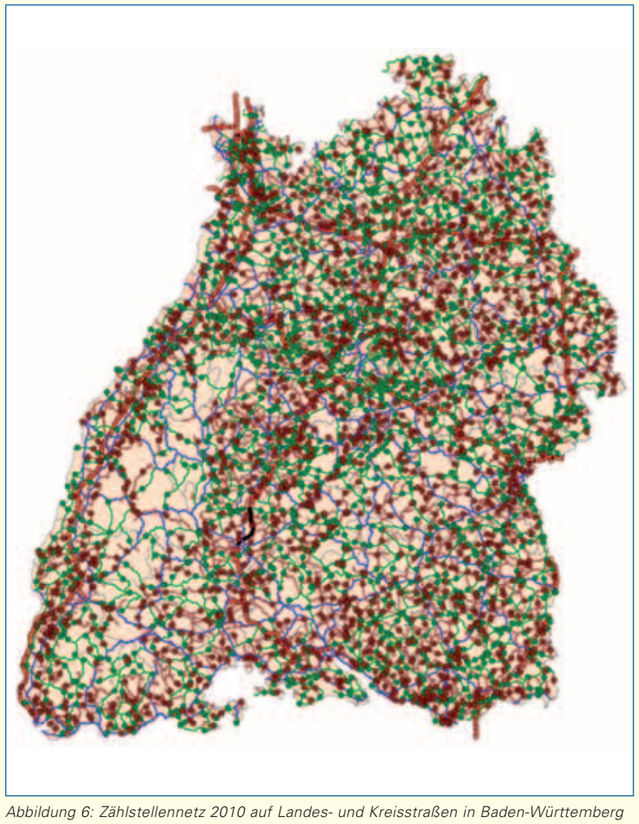


Abbildung 6: Zählstellennetz 2010 auf Landes- und Kreisstraßen in Baden-Württemberg

An jeder Verkehrsmonitoring-Zählstelle auf Landes- und Kreisstraßen wurde der Verkehr im Jahr 2010 kontinuierlich, meistens über einen Zeitraum von 7 Tagen – im Regelfall mit einem Leitpfostenzählgerät – gezählt.

Bei Landesstraßen war eine Wiederholungszählung von gleicher Dauer vorgesehen. Dies entspricht einer Zähldauer von 168 bzw. 336 Zählstunden pro Zählstelle, so dass gegenüber der manuellen SVZ mit 18 bzw. 28 Zählstunden ein deutlich längerer Messzeitraum vorliegt, der eine verbesserte Hochrechnungsgrundlage darstellt.

Zum ersten Mal konnten auch über längere Zeiträume Nachtwerte erhoben werden, die bisher nur – mit den damit verbundenen Ungenauigkeiten – eingeschätzt werden konnten. Der Zählzeitraum wurde anhand umfangreicher, auch in Fachzeitschriften dokumentierter Voruntersuchungen zum Verkehrsmonitoring festgelegt. Für das Jahr 2010 und die in diesem Jahr zu erzielende Zählstellenabdeckung wurde eine Analyse verschiedener Zählzeiträume auf Basis der Langzeit-Zähldaten unterschiedlich belasteter Dauerzählstellen durchgeführt. Als Ergebnis hat sich der Zählzeitraum von 7 Tagen bzw. 2 x 7 Tagen als für das Jahr 2010 am besten geeignet herausgestellt, da dadurch bei der Hochrechnung verlässliche DTV-Werte ermittelt werden konnten (s. Abbildung 7).

Um eine noch weiter verbesserte Datenbasis zu erhalten, werden von den 250 vorhandenen Leitpfostenzählgeräten seit Anfang des Jahres 2011 in Baden-Württemberg 95 Geräte stationär als sogenannte „dauerhaft zählende Zählstellen“ (DZZ) mit Zählungen über mindestens ein Kalenderjahr betrieben.

Zudem wird seit Februar 2011 jeweils ein Fünftel des gesamten Zählstellenkollektives pro Jahr zweimal zwei Wochen lang gezählt. Dadurch wird jede Zählstelle innerhalb von 5 Jahren mindestens einmal gezählt.

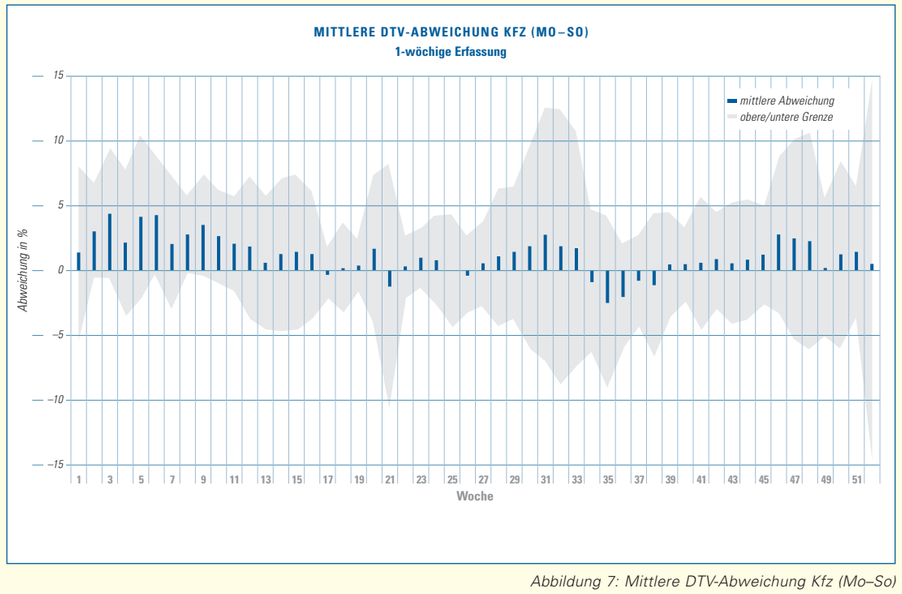


Abbildung 7: Mittlere DTV-Abweichung Kfz (Mo–So)

2. Strukturdaten

Zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung und der verwendeten Kenngrößen ist es wichtig, die zugrunde liegenden Strukturdaten des Landes zu analysieren und einzubeziehen.

Hierzu zählen u. a. die:

- Längenentwicklung des Straßennetzes,
- Bevölkerungsentwicklung,
- Entwicklung der Wirtschaft,
- Entwicklung des Kfz-Bestands,
- Treibstoffpreisentwicklung.

Diese Größen beeinflussen nicht nur die Gesamtentwicklung des Verkehrs, sondern wirken sich auch auf die kleinteilige Entwicklung auf der Ebene der Regierungsbezirke und Kreise aus.

2.1 Längenentwicklung des Straßennetzes

In Abbildung 8 ist die Längenentwicklung des klassifizierten Straßennetzes seit 1955 dargestellt. Hierbei handelt es sich um die Straßen der Kategorie Autobahnen (BAB), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K).

Es ist zu erkennen, dass seit dem Jahr 1995 keine wesentlichen Netzerweiterungen mehr stattgefunden haben.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl Baden-Württembergs erreichte mit 10.753.000 Einwohnern im Jahr 2010 einen neuen Höchststand. Wie in Abbildung 9 dargestellt, lag in den letzten zwei Jahrzehnten in allen vier Regierungsbezirken eine leicht zunehmende Bevölkerungsentwicklung vor, mit einer Tendenz zur Konsolidierung. Mittel- bis langfristig ist nach Aussage des Statistischen Landesamtes eher davon auszugehen, dass die Wanderungsgewinne das sich stetig vergrößernde Geburtendefizit nicht mehr werden kompensieren können.

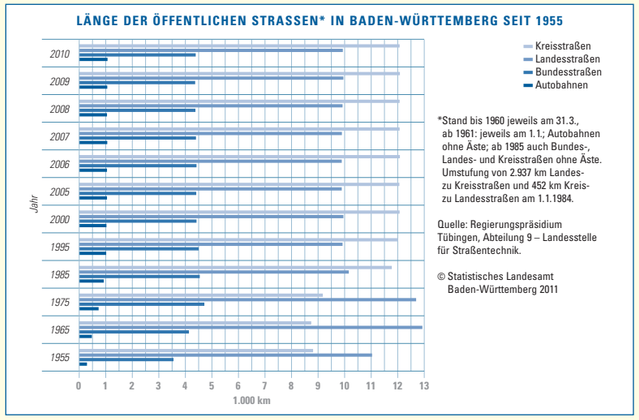


Abbildung 8: Länge des öffentlichen Straßennetzes

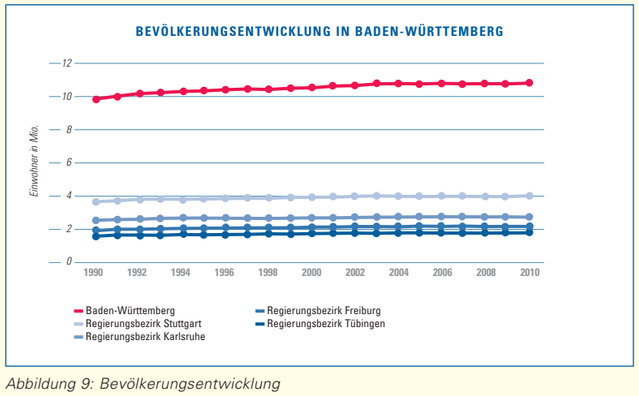


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung

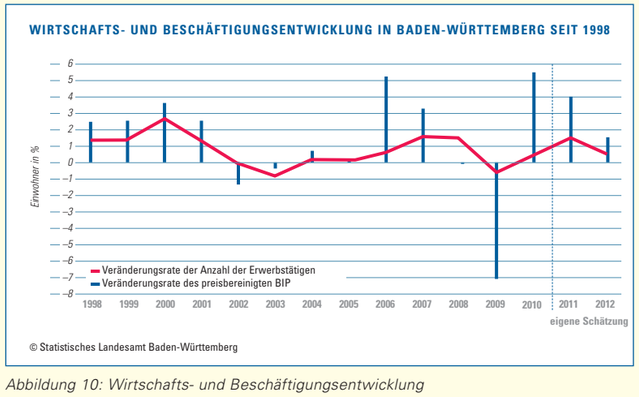


Abbildung 10: Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung

2.3 Wirtschaftsentwicklung

Der starke Einbruch des realen Bruttoinlandsproduktes (BIP) um –7,1 % im Jahr 2009 in Baden-Württemberg (s. Abbildung 10) konnte durch die heimische Wirtschaft bereits im Folgejahr wieder ausgeglichen werden. So wuchs im Jahr 2010 die Wirtschaftsleistung real um 5,5 % und für 2011 wurde laut Statistischem Landesamt eine Wachstumsrate von 4 % ermittelt.

2.4 Entwicklung des Kfz-Bestands

In Abbildung 11 ist der Bestand an Kraftfahrzeugen in Baden-Württemberg dargestellt. Der Kfz-Bestand und seine Veränderungen (Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Löschungen) werden aus dem Zentralen Fahrzeug-Register des Kraftfahrt-Bundesamtes ermittelt, das wiederum auf den Meldungen der Kraftfahrzeug-Zulassungsstellen basiert.

Der Pkw-Bestand hat sich in den letzten Jahrzehnten stetig erhöht. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Baden-Württemberg zum 1. Januar 2010 betrug 6.944.460 Fahrzeuge. Der Motorisierungsgrad, das heißt die Zahl der Pkw je 1.000 Einwohner, lag bei knapp 700.

Anmerkung: Aufgrund einer Umstellung der Statistik sind die Werte des Jahres 2008 nicht direkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

2.5 Treibstoffpreisentwicklung

Der Ölpreis auf den internationalen Märkten war in den vergangenen Jahren starken Schwankungen unterworfen. Dies wirkte sich im Allgemeinen unmittelbar auf die Preise für Heizöl und Kraftstoffe aus. Nach Feststellung des Statistischen Landesamtes erhöhten sich die Preise für Heizöl und Benzin im Jahresdurchschnitt 2010 deutlich stärker als das allgemeine Preisniveau. Während der Verbraucherpreisindex von 2009 auf 2010 im Jahresdurchschnitt um 1,1 % zulegte, stiegen die Preise für leichtes Heizöl um 21,5 % und für Benzin um 11,4 % an.

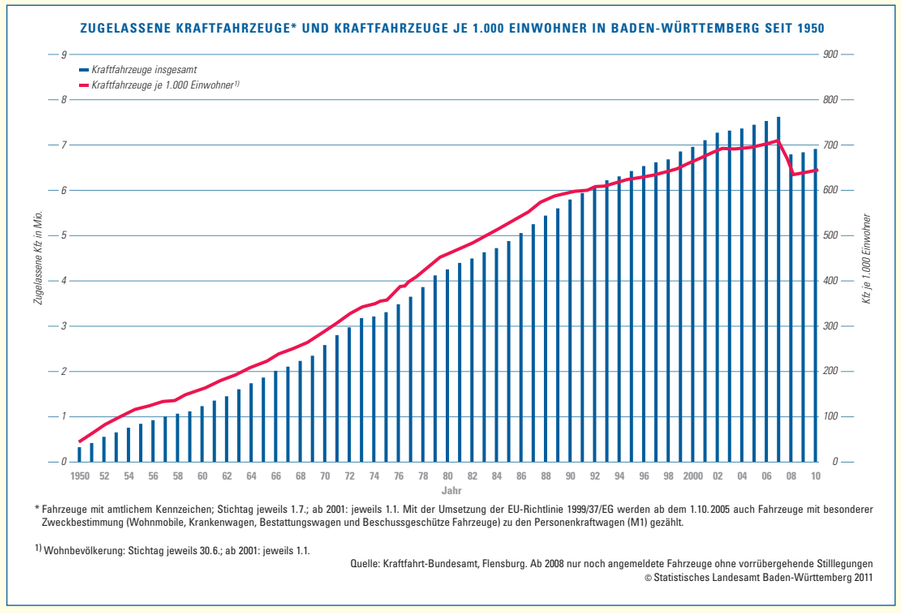


Abbildung 11: Zugelassene Kraftfahrzeuge

3. Ergebnisse
der Straßenverkehrszählung 2010 in Baden-Württemberg

3.1 Verkehrstechnische Kenngrößen

Zur Beschreibung des Verkehrs dienen im Wesentlichen einige wenige verkehrstechnische Kenngrößen. Diese werden nachfolgend kurz erläutert.

Wichtigste Kenngröße sowie Planungs- und Bemessungsgrundlage ist der DTV-Wert, die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Dieser beschreibt einen Jahresmittelwert.

Ein DTV kann zähltechnisch nur ermittelt werden, wenn für alle Tage eines Jahres die Verkehrsstärke bekannt ist, beispielsweise anhand einer automatischen Dauerzählstelle. Der DTV-Wert ergibt sich dann als Mittelwert aller Tagesbelastungen. Aus Kurzzeitzählungen wird der DTV mittels einer Hochrechnung bestimmt. Voraussetzung dafür ist eine vollständige Jahresganglinie einer oder mehrerer Referenz-Dauerzählstellen mit ähnlicher Verkehrscharakteristik wie die hochzurechnende Zählstelle.

Der DTV wird getrennt für alle Wochentage (Mo–So), Werktage (W), Urlaubswerktage (U) und Sonn- und Feiertage (S) berechnet und ausgewiesen. Ein DTV-Wert kann für jede Fahrzeugart einzeln berechnet werden. Zur Ableitung der meisten Kenngrößen ist aber in der Regel nur der DTV-Wert für die Fahrzeuggruppen „Kraftfahrzeuge (Kfz)“ und „Schwerverkehr (SV)“ notwendig.

Der „Schwerverkehr“ umfasst die Fahrzeugarten Bus, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelzüge (s. Tabelle 3).

Manchmal wird noch unterschieden nach der Gruppe „Personenverkehr“ (PV), in der alle Pkw mit und ohne Anhänger, Motorräder und Busse zusammengefasst werden und dem „Güterverkehr“ (GV), der die Lieferwagen, Lkw ohne und mit Anhänger sowie Sattelzüge beinhaltet. Diese beiden Gruppen zusammen ergeben wiederum den gesamten Kfz-Verkehr.

Eine weitere Kenngröße ist die Jahresfahrleistung (JFL). Die Jahresfahrleistung gibt an, wie viele Kilometer auf den jeweiligen Straßen innerhalb eines Jahres zurückgelegt werden und zeigt damit die Verkehrsbedeutung der Straße an. Gewöhnlich wird die Jahresfahrleistung für jede Straßenkategorie (Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) getrennt angegeben. Die JFL ist eine Kenngröße, die eine leichte Vergleichbarkeit der verkehrlichen Belastungen verschiedener Regionen (z. B. Landkreise, Bundesländer) ermöglicht.

ZUORDNUNG FAHRZEUGGRUPPEN

	Gruppe	Krad	Pkw	Lfw	PkwA	Bus	LoA	LmA	Sat	Son
in Deutschland gebräuchlich		*Krafträder*	*Pkw, Kombi*	*Lieferwagen*	*Pkw mit Anhänger*	*Bus*	*Lkw >3,5 t ohne Anhänger*	*Lkw mit Anhänger*	*Sattelzüge*	*Sonstige*
Kfz	Kraftfahrzeuge	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SV	Schwerverkehr					X	X	X	X	
SGV	Schwerer Güterverkehr						X	X	X	
SLZ	Sattel-, Lastzüge							X	X	
LV	Leichtverkehr	X	X	X	X					X
PV	Personenverkehr	X	X		X	X				X
GV	Güterverkehr			X			X	X	X	

Tabelle 3: Zuordnung Fahrzeuggruppen

mDTV	Kfz		SV	
	BAB	*B*	*BAB*	*B*
Bund	46.400,0	9.340,0	6.911,0	798,0
BW	58.487,0	14.124,0	8.667,0	1.032,0

Tabelle 4: Mittlerer DTV Bund und Baden-Württemberg

Damit im Zusammenhang steht der mittlere DTV-Wert (mDTV), der nicht auf eine einzelne Zählstelle bezogen ist, sondern die mittlere Verkehrsbelastung einer gesamten Straßenklasse innerhalb einer Fläche bezeichnet, beispielsweise die mittlere Verkehrsbelastung aller Landesstraßen in einem Landkreis.

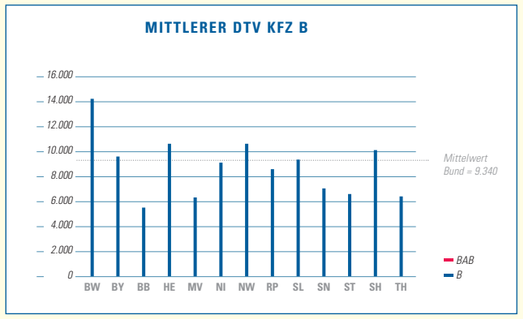


Abbildung 12: Mittlerer DTV-Wert (Kfz) auf Bundesstraßehn, Vergleich der Bundesländer (ohne Stadtstaaten)

3.2 Baden-Württemberg im Bundesvergleich

Der mittlere DTV-Wert des Jahres 2010 beträgt in Baden-Württemberg auf Autobahnen 58.487 Kfz/24 h, auf Bundesstraßen 14.124 Kfz/24 h (s. Tabelle 4). Gegenüber 2005 bedeutet dies einen Zuwachs von 2,1 % (BAB) bzw. 5,3 % (B).

Für das gesamte Bundesgebiet liegt der mittlere DTV-Wert im Jahr 2010 auf Autobahnen bei 46.400 Kfz/24 h und ist damit gegenüber dem Jahr 2005 mit 47.632 Kfz/24 h leicht rückläufig (s. Tabelle 4). Im Vergleich hierzu ist der DTV-Wert in Baden-Württemberg ca. 26 % höher.

Auf den Bundesstraßen beträgt der mittlere DTV-Wert 9.340 Kfz/24 h (zum Vergleich: 9.207 Kfz/24 h im Jahr 2000), der Wert für Baden-Württemberg ist 51 % höher (s. Abbildung 12).

Von allen Flächenländern der Bundesrepublik weist Baden-Württemberg auf Bundesstraßen sowohl beim Kfz- als auch beim Schwerverkehr die höchsten DTV-Werte auf (s. Abbildungen 13 und 14). Bei den Bundesautobahnen sind die DTV-Werte für Kfz lediglich in Hessen größer, beim Schwerverkehr in Sachsen-Anhalt.

Auch bei der SVZ 2005 war das Straßennetz der Bundesstraßen in Baden-Württemberg am stärksten belastet, und es wiesen von den Flächenländern nur Hessen und Nordrhein-Westfalen (Kfz) bzw. Sachsen-Anhalt (SV) noch höhere Autobahnbelastungen als Baden-Württemberg auf. Die Stadtstaaten sind aufgrund ihrer Struktur nicht direkt mit den Landkreisen vergleichbar.

Kurzbezeichnungen der Bundesländer
BW = Baden-Württemberg
BY = Bayern
BE = Berlin
BB = Brandenburg
HB = Bremen
HH = Hamburg
HE = Hessen
MV = Mecklenburg-Vorpommern
NI = Niedersachsen
NW = Nordrhein-Westfalen
RP = Rheinland-Pfalz
SL = Saarland
SN = Sachsen
ST = Sachsen-Anhalt
SH = Schleswig-Holstein
TH = Thüringen

JFL	Kfz		SV	
	BAB	*B*	*BAB*	*B*
Bund	217.051,8	108.071,9	32.328,6	9.233,6
BW	22.340,4	18.383,7	3.310,6	1.343,2

Tabelle 5: Jahresfahrleistung Bund und Baden-Württemberg

Diese Werte verdeutlichen den gleichbleibend hohen Stellenwert des Bundesfernstraßennetzes in Baden-Württemberg für den überregionalen Verkehr (vgl. Abbildung 15). Dies gilt insbesondere auch für den Transitverkehr.

Der im Verkehrsmonitoring erhobene mittlere DTV-Wert im Jahr 2010 beträgt auf Baden-Württembergs Landesstraßen 4.718 Kfz/24 h (SV: 180 Kfz/24 h), auf den Kreisstraßen 2.309 Kfz/24 h (SV: 74 Kfz/24 h).

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Betrachtung der Jahresfahrleistungen:

Auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 eine Fahrleistung von 22.340,4 Mio. Fzg-km im Kfz-Verkehr, darin 3.310,6 Mio. Fzg-km im Schwerverkehr, erbracht (s. Tabelle 5).

Die Jahresfahrleistung 2010 auf Bundesstraßen beträgt 18.383,7 Mio. Fzg-km im Kfz-Verkehr, darin 1.343,2 Mio. Fzg-km im Schwerverkehr.

Im Bundesvergleich sind neben Baden-Württemberg besonders die Bundesfernstraßennetze in Bayern, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Hessen belastet (s. Abbildungen 16 und 17).

Die Jahresfahrleistung 2010 aller Kfz auf Landesstraßen beträgt 13.250,6 Mio. Fzg-km, auf Kreisstraßen 7.816,6 Mio. Fzg-km.

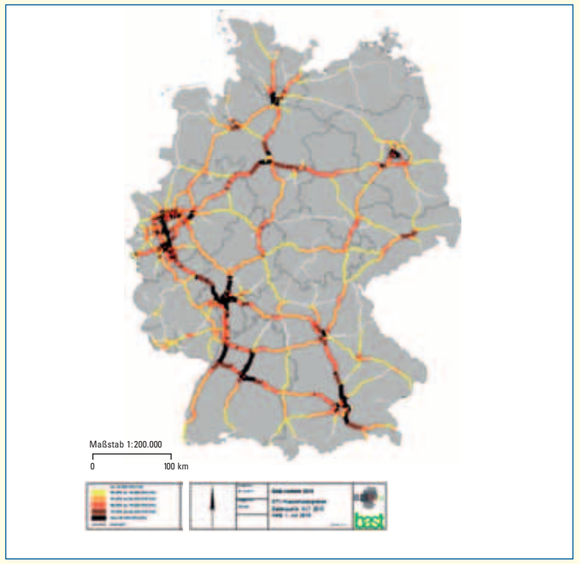


Abbildung 15: Verkehrsmengen auf Bundesstraßen

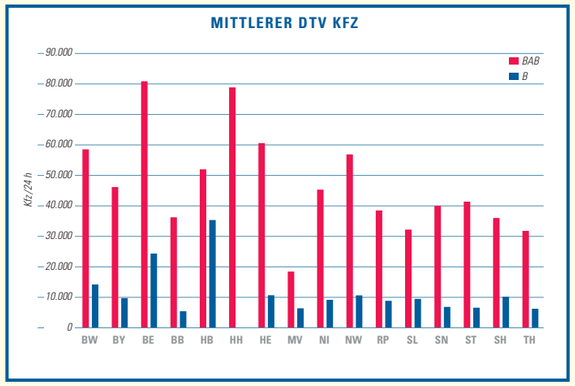


Abbildung 13: Mittlerer DTV-Wert (Kfz) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer (HH: keine Angabe)

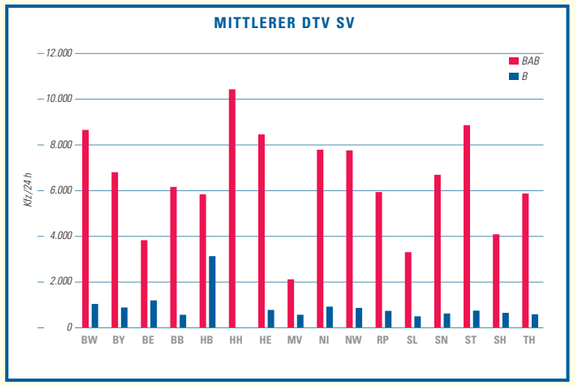


Abbildung 14: Mittlerer DTV-Wert (Schwerverkehr) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer (HH: keine Angabe)

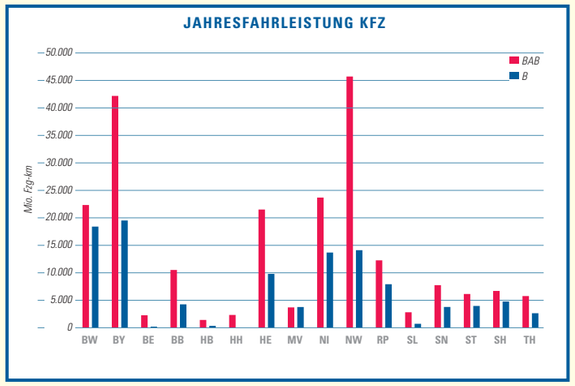


Abbildung 16: Jahresfahrleistung (Kfz) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer

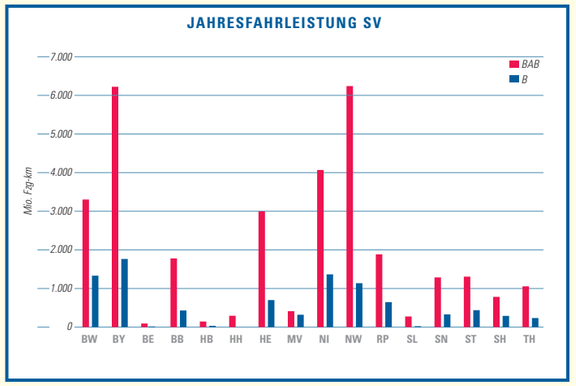


Abbildung 17: Jahresfahrleistung (Schwerverkehr) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer

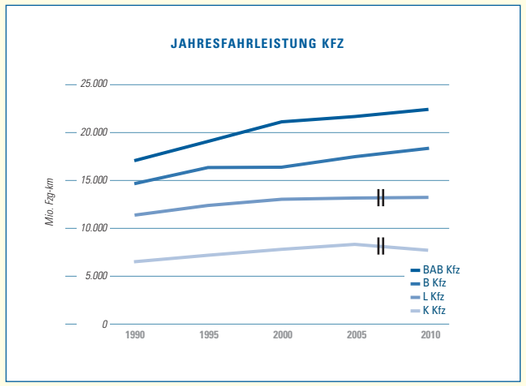


Abbildung 18: Entwicklung der Jahresfahrleistung (Kfz) in Baden-Württemberg

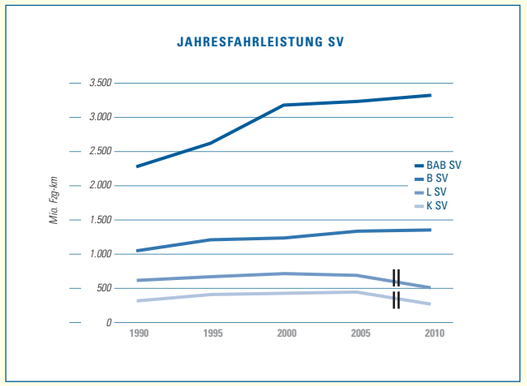


Abbildung 19: Entwicklung der Jahresfahrleistung (SV) in Baden-Württemberg

3.3 Verkehrsentwicklung

Die Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg stiegen gegenüber der letzten Zählung bei einer seit dem Jahr 1995 quasi konstanten Netzlänge nur noch leicht an (s. Abbildungen 18 und 19). Auf Landes- und Kreisstraßen wurden landesweit geringere Verkehrsbelastungen als im Jahr 2005 ermittelt, insbesondere bei den SV-Werten.

Mit dem Verkehrsmonitoring wurde im Jahr 2010 ein Wechsel sowohl in der Erhebungstechnik als auch im Erhebungszeitraum der Straßenverkehrszählung (SVZ) vorgenommen, während die Hochrechnungsmethodik grundsätzlich die gleiche blieb. Dies erklärt die zum Teil erheblichen Abweichungen zwischen den Ergebnissen aus den Jahren 2005 und 2010 im nachgeordneten Netz.

Auf den Landes- und Kreisstraßen wurde mit Einführung des Verkehrsmonitorings seit ca. 1995 erstmals wieder ein hoher Anteil der Zählstellen tatsächlich gezählt und nicht nur abgeschätzt. Dies, sowie die Tatsache, dass das Zählstellennetz auf diesen Straßenklassen weiter verdichtet wurde, führte zu einem vermehrten Einbezug auch schwächer belasteter Zählstellen in die Berechnungen. Zudem lagen tatsächlich über jeweils 24 Stunden gezählte Werte vor, so dass keine Hochrechnung auf Tageswerte notwendig war, bei der vermutlich der Nachtverkehr überhöht abgeschätzt wurde.

In der Folge liegen belastbare Zahlen vor, die für das betrachtete Netz vor allem beim Schwerverkehr (s. Abbildung 19) geringere Jahresfahrleistungen als bei der letzten SVZ aufzeigen. Der Methodenwechsel der Zählungen ist in den Grafiken durch doppelte senkrechte Striche angedeutet.

JAHRESFAHRLEISTUNG NACH FAHRZEUGKLASSEN IN MIO. FZG-KM

AUF BUNDESAUTOBAHNEN

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005	2010
Kfz	17.038,0	19.060,3	21.057,9	21.728,2	22.340,4
SV	2.278,0	2.602,5	3.159,5	3.229,4	3.310,6

AUF LANDESSTRASSEN

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005	2010
Kfz	11.554,7	12.426,9	13.022,2	13.143,7	13.250,6
SV	634,4	701,2	721,4	719,2	508,9

AUF BUNDESSTRASSEN

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005	2010
Kfz	14.669,2	16.353,1	16.418,0	17.542,0	18.383,7
SV	1.056,1	1.208,0	1.231,4	1.325,6	1.343,2

AUF KREISSTRASSEN

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005	2010
Kfz	6.553,4	7.271,6	7.806,0	8.313,5	7.816,6
SV	313,8	389,3	418,9	425,9	256,2

Tabelle 6: Entwicklung der Jahresfahrleistung in Baden-Württem-berg nach Straßenklassen

Kennwerte

fer	Ferienfaktor	**MSV_R**	MSV der stärker belasteten Richtung (alle Tage)	**p**	Lkw-Anteil (>3,5 t zul. Gesamtgewicht) am Kfz-Verkehr zu einem bestimmten Zeitraum
b_{so}	Sonntagsfaktor	**Ant. SV**	Anteil des Schwerverkehrs an der MSV	**$L_m^{(25)}$**	Mittellungspegel in einer Entfernung von 25 m von der Fahrbahnmitte
b_{fr}	Freitagsfaktor	**M**	Für Lärmberechnungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke zu einem bestimmten Zeitraum		
Daulityp	Dauerlinientyp				
MSV	Maßg. stündl. Verkehrsmenge (MSV) Kfz-Verkehr aller Tage				

Verkehrsmonitoring 2010: Amtliches Endergebnis für 1-bahnig, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg

Allgemeine Angaben				DTV		DTV 2010							Kennwerte 2010						
				Kfz		Kfz	SV		Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat	Fak-toren	MSV	MSV_R	Ant. SV	M	p	$L_m^{(25)}$
				2000*	2005*												von [hh]	bis [hh]	
Straße	ZEUS-Zählstellen-Nr.			Mo-So		Mo-So	Mo-So		Mo-So				fer	Mo-So			Tag 06-22		
E-Str.	zust. Stelle	TK-Zählstelle	Region	W		W	W		W				b_{so}	W			day 06-18		
		von		U		U	U		U				b_{fr}	U			evening 18-22		
		nach		S		S	S		S				Daulityp	S			Nacht / night 22-06		
	Anz. FS [n]		Abschnittslänge [km]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]					[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[dB(A)]
L 67		81647		11.980	14.024	13.046	370	2,8	144	12.532	217	153	0,97	1.429	904		746	2,9	67,0
	08211	7115 1201	805	12.951	15.390	14.229	434	3,1	146	13.649	252	182	0,56	1.429	904	4,4	792	3,4	67,4
	L67/K9603 Baden-Baden Haueneberstein			12.723	13.982	13.804	454	3,3	166	13.184	264	190	1,07	1.221	741	4,7	608	1,0	65,5
	L67/K3711 bei Kuppenheim			7.721	9.094	7.793	41	0,5	108	7.644	36	5	D	476	252		139	2,2	59,4
	2		2,1																
L 67		81655		*12.774*	*12.917*	11.141	387	3,5	411	10.343	221	166	0,89	1.257	788		639	3,6	66,5
	08216	7115 1221	804			12.137	483	4,0	245	11.409	267	216	0,67	1.257	788	5,1	678	4,1	66,9
	L67/K3711 bei Kuppenheim					10.832	376	3,5	357	10.099	229	147	0,97	1.018	586	4,8	522	1,7	65,1
	L67/L77 Kuppenheim					7.870	45	0,6	1.087	6.738	39	6	D	554	299		114	2,6	58,7
	2		0,7																
L 67		81656		*7.805*	*7.892*	*7.837*	*337*	*4,3*	*214*	*7.286*	*280*	*57*	-	*821*	*513*		-	-	-
	08216	7115 1222	804			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	L67/L77 Kuppenheim					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 7: Ergebnistabellen (Auszug) des Verkehrsmonitorings 2010 auf Landesstraßen

3.4 Ergebnisse für Regierungsbezirke und Kreise

Die in den Ergebnistabellen der SVZ 2010 (s. beispielhaft Tabelle 7, Verkehrsmonitoring, Ergebnistabelle Landesstraßen) ausgewiesenen Werte umfassen:

- allgemeine Angaben zur Lage der Zählstelle,
- den DTV-Wert nach Bezugszeitraum und Fahrzeugklasse,
- Faktoren zur Beschreibung der Verkehrscharakteristik,
- Kennwerte für Dimensionierungen und Emissionsberechnung.

Die Zählstellen sind nach der Straßennummer geordnet. Die vollständigen Ergebnisse finden Sie auf den Internetseiten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (http://www.svz-bw.de).

Insgesamt wurden in 2010 gezählt:

- 152 Zählstellen an Autobahnen,
- 851 Zählstellen an Bundesstraßen,
- 1.654 Zählstellen an Landesstraßen,
- 1.471 Zählstellen an Kreisstraßen.

Die Ergebnisse für die in 2010 nicht gezählten Zählstellen wurden auf der Basis der Werte aus dem Jahr 2005 mit Hilfe der Verkehrsentwicklung an Dauerzählstellen fortgeschrieben.

DTV-Werte, die mit dem Zusatz „Schätzung“ versehen sind, basieren auf dem im Jahr 2005 geschätzten Wert, d.h. es ist keine Zählung in 2005 und 2010 erfolgt. „Fortschreibung“ hingegen bedeutet, dass die Hochrechnung auf dem im Jahr 2005 gezählten Wert beruht, in diesem Fall ist keine Zählung in 2010 erfolgt.

Betrachtet man die Aufteilung der Kenngrößen nach Regierungsbezirken (Tabellen 8 und 9), zeigt sich, dass auf Autobahnen – wie bereits im Jahr 2005 – der Regierungsbezirk Karlsruhe die höchste Belastung im Kfz- sowie SV-Verkehr aufweist. Für Bundes- und Landesstraßen ist dies der Regierungsbezirk Stuttgart, bei Kreisstraßen wiederum der Regierungsbezirk Karlsruhe.

Die größten Steigerungen des mittleren DTV (Kfz) im Vergleich zu 2005 ergeben sich mit 11,5 % auf Bundesstraßen im Regierungsbezirk Stuttgart.

Auf Autobahnen ergeben sich die größten Zuwächse 2005/2010 des mittleren DTV (Kfz) wie auch des DTV (SV) in den Regierungsbezirken Stuttgart und Tübingen.

Der größte Verkehrsrückgang liegt auf Autobahnen im Regierungsbezirk Freiburg vor, wo der mittlere DTV des Schwerverkehrs seit 2005 um 8,1 % zurückgegangen ist.

	Netzlänge km	DTV-Kfz Kfz/24 h	DTV-SV Fz/24 h
BAB			
BW Gesamt	**1.047**	**58.487**	**8.667**
RP Stuttgart	409	63.347	9.794
RP Karlsruhe	269	73.263	11.335
RP Freiburg	282	41.175	5.250
RP Tübingen	114	45.734	6.197
B			
BW Gesamt	**3.566**	**14.124**	**1.032**
RP Stuttgart	840	19.187	1.235
RP Karlsruhe	857	12.427	861
RP Freiburg	1.031	12.148	955
RP Tübingen	854	13.383	1.102
L			
BW Gesamt	**7.693,3**	**4.718**	**180**
RP Stuttgart	2.485,0	5.378	213
RP Karlsruhe	1.567,2	5.090	188
RP Freiburg	1.743,6	4.126	163
RP Tübingen	1.897,5	4.066	147
K			
BW Gesamt	**9.472,2**	**2.309**	**74**
RP Stuttgart	3.155,5	2.533	82
RP Karlsruhe	1.551,6	2.975	98
RP Freiburg	2.220,1	2.253	72
RP Tübingen	2.545,0	1.851	57

Tabelle 8: Mittlerer DTV Kfz/SV nach Straßenklasse und Regierungspräsidium

	DTV-Kfz 2005 Kfz/24 h	DTV-Kfz 2010 Kfz/24 h	Veränderung %
BAB			
RP Stuttgart	60.034	63.347	5,5
RP Karlsruhe	74.690	73.263	–1,9
RP Freiburg	41.426	41.175	–0,6
RP Tübingen	43.789	45.734	4,4
B			
RP Stuttgart	17.214	19.187	11,5
RP Karlsruhe	12.217	12.427	1,7
RP Freiburg	11.753	12.148	3,4
RP Tübingen	12.917	13.383	3,6
L			
RP Stuttgart	9.383	9.794	4,4
RP Karlsruhe	11.122	11.335	1,9
RP Freiburg	5.710	5.250	–8,1
RP Tübingen	5.906	6.197	4,9
K			
RP Stuttgart	1.213	1.235	1,8
RP Karlsruhe	834	861	3,2
RP Freiburg	947	955	0,8
RP Tübingen	1.081	1.102	1,9

Tabelle 9: Veränderung mittlerer DTV Kfz/SV 2005/2010

	B		L		K	
	DTV-Kfz [Kfz/24h]	DTV-SV [Fz/24h]	DTV-Kfz [Kfz/24h]	DTV-SV [Fz/24h]	DTV-Kfz [Kfz/24h]	DTV-SV [Fz/24h]
SK Stuttgart	52.379	2.636	14.987	430	0	0
LK Böblingen	16.100	775	7.560	249	5.395	181
LK Esslingen	33.879	2.089	8.812	286	4.552	135
LK Göppingen	19.195	1.197	6.093	211	2.790	89
LK Ludwigsburg	27.524	2.461	9.796	457	5.272	204
LK Rems-Murr	34.996	1.959	6.190	262	3.739	99
SK Heilbronn	10.388	454	33.038	2.504	0	0
LK Heilbronn	14.372	939	5.781	210	2.763	81
LK Hohenlohekreis	8.865	554	3.579	130	887	31
LK Schwäbisch Hall	7.519	615	2.893	134	1.196	47
LK Main-Tauber	8.126	495	2.665	90	994	32
LK Heidenheim	8.701	738	4.612	209	1.748	61
LK Ostalbkreis	11.826	1.017	3.614	159	1.677	51
SK Baden-Baden	18.981	812	2.734	57	0	0
SK Karlsruhe	33.164	2.281	19.404	385	0	0
LK Karlsruhe	15.221	1.349	7.045	236	4.249	123
LK Rastatt	11.128	964	4.282	135	3.644	97
SK Heidelberg	30.295	1.114	18.694	582	0	0
SK Mannheim	34.873	1.815	13.790	385	0	0
LK Neckar-Odenwald	8.102	597	2.466	110	1.013	43
LK Rhein-Neckar	14.843	716	7.025	266	3.206	94
SK Pforzheim	12.450	558	10.606	370	0	0
LK Calw	6.774	373	4.092	175	3.160	167
LK Enzkreis	13.051	1.253	4.925	184	4.009	127
LK Freudenstadt	7.058	551	2.515	127	1.910	76
SK Freiburg	39.803	2.454	2.368	68	0	0
LK Breisgau-Hochschwarzwald	13.282	1.074	4.866	174	2.422	80
LK Emmendingen	15.966	633	4.456	187	2.434	73
LK Ortenaukreis	12.110	1.056	5.330	247	3.403	106
LK Rottweil	10.254	884	3.842	169	2.561	104
LK Schwarzwald-Baar	12.305	1.205	4.865	178	2.352	67
LK Tuttlingen	9.891	749	4.133	205	1.975	102
LK Konstanz	12.047	890	5.027	160	1.799	51
LK Lörrach	10.807	571	2.945	87	2.094	48
LK Waldshut	8.376	726	2.043	81	1.040	37
LK Reutlingen	11.502	759	3.823	113	2.319	64
LK Tübingen	24.286	1.449	7.188	206	3.233	82
LK Zollernalbkreis	16.605	1.280	4.802	165	2.036	55
SK Ulm	29.060	2.500	4.808	180	6.052	239
LK Alb-Donau	9.354	899	3.424	141	1.532	46
LK Biberach	11.401	1.134	3.634	154	1.473	54
LK Bodenseekreis	16.248	1.418	5.517	134	2.654	63
LK Ravensburg	13.086	1.036	3.803	153	1.335	46
LK Sigmaringen	6.962	765	3.073	127	1.105	36

Tabelle 10: Mittlerer DTV Kfz/SV nach Straßenklasse (B, L, K) und Landkreis

Die Abbildungen 20 bis 22 zeigen die mittlere durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz) je Stadt- bzw. Landkreis getrennt nach Landes-, Kreis- und Bundesstraßen.

In Tabelle 10 sind die Werte der mittleren DTV-Belastungen je Straßenklasse und Landkreis, getrennt nach Kraftfahrzeug- und Schwerverkehr, zusammengestellt.

Hohe mittlere Belastungen zeigen sich auf Bundesstraßen (vgl. Abbildung 22) in der Region Stuttgart und in den meisten Stadtkreisen (Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Freiburg, Ulm), wobei der Stadtkreis Stuttgart die deutlich höchsten Werte aufweist. Die niedrigsten Belastungen sind erwartungsgemäß in den eher ländlichen Bereichen (z. B. Calw, Schwäbisch Hall, Sigmaringen, Freudenstadt) festzustellen. Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Schwerverkehr auf Bundesstraßen.

Im Landesstraßennetz (vgl. Abbildung 20) weist der Stadtkreis Heilbronn die mit Abstand höchsten Belastungen auf. Ebenfalls hohe Belastungen verzeichnen die Stadtkreise Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim. Zwischen den Landkreisen treten verhältnismäßig geringe Unterschiede auf, wobei sich im Südwesten bzw. im Osten des Landes großflächig gleichartige mittlere Belastungsniveaus erkennen lassen.

Eine ähnliche Situation wie bei den Landesstraßen zeigt sich auch bei den Kreisstraßen (vgl. Abbildung 21). Besonders die östlichen Landesteile sind weniger stark belastet. In den Großräumen Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart und Esslingen sind großflächig deutlich höhere Belastungen festzustellen, die auf die jeweiligen strukturellen Situationen und das Straßennetzangebot im Kreisgebiet zurück zu führen sind.

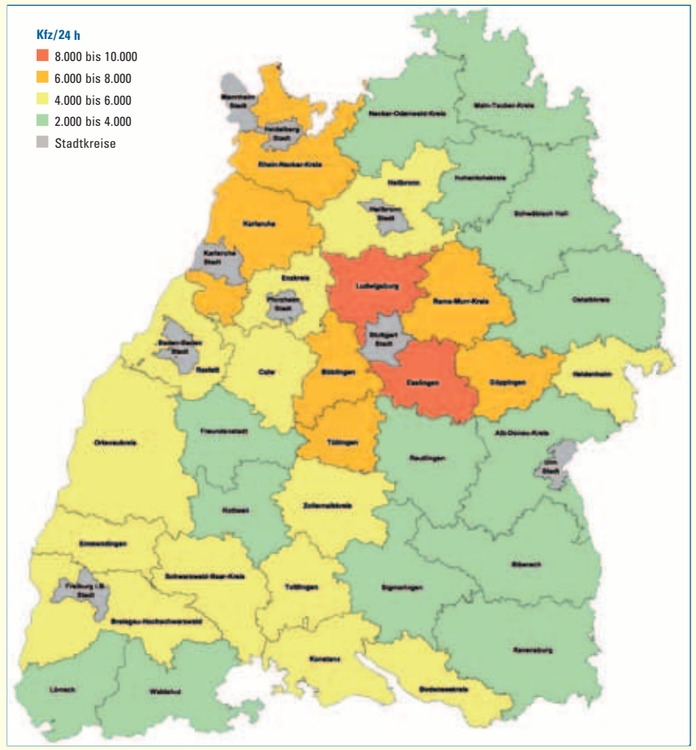


Abbildung 20: Mittlerer DTV (Kfz) auf Landesstraßen in Baden-Württemberg

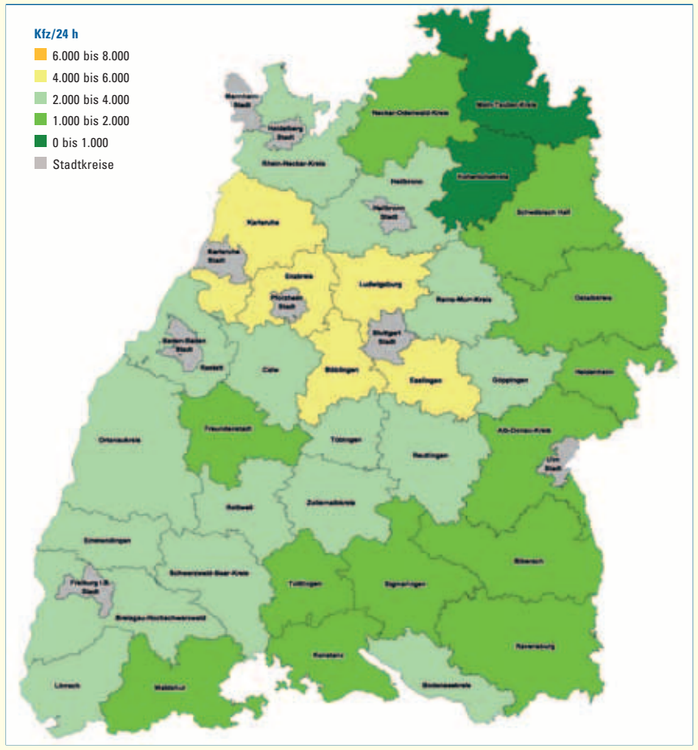


Abbildung 21: Mittlerer DTV (Kfz) auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg

4. Fazit

Die fünf Jahre seit der letzten Straßenverkehrszählung waren vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung, besonders im Jahr 2009, nicht nur in Baden-Württemberg von einigen Turbulenzen geprägt.

Dieser Sachverhalt hat sich auch auf den Straßenverkehr niedergeschlagen. Neben diesen eher kurzfristigeren Effekten sind jedoch auch Langzeit-Tendenzen ablesbar. So weist Baden-Württemberg weiterhin eine im Bundesvergleich hohe Belastung des überregionalen Straßennetzes auf, insbesondere bedingt durch Transitverkehre. Wie bereits 2005 festgestellt wurde, hat der Verkehr aber deutlich weniger zugenommen als in früheren Jahren. Die Zuwächse der Jahresfahrleistungen auf BAB seit 2005 liegen unter 3 %.

Die Längen der Straßennetze sind quasi konstant geblieben, so dass die Fahrleistungen auf einem etwa gleich langen Netz abgewickelt werden.

Die bisher noch leicht zunehmende Bevölkerungsentwicklung tendiert in der Prognose längerfristig zu einer Stagnation. Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in Baden-Württemberg hat jedoch kontinuierlich weiter zugenommen.

Die Betrachtung der mittleren DTV-Werte der verschiedenen Straßenkategorien (s. Abbildungen 20 bis 22) zeigt, dass die höchsten Werte allgemein in den Stadtkreisen und den Ballungsgebieten auftreten.

Es ist abzusehen, dass das Zählverfahren Verkehrsmonitoring – über Baden-Württemberg hinaus – als Bestandteil der nächsten SVZ (2015) eingesetzt werden wird. An einer technischen Lösung zur Ausweitung der Zählungen auch auf zweibahnige Straßen wird gearbeitet.

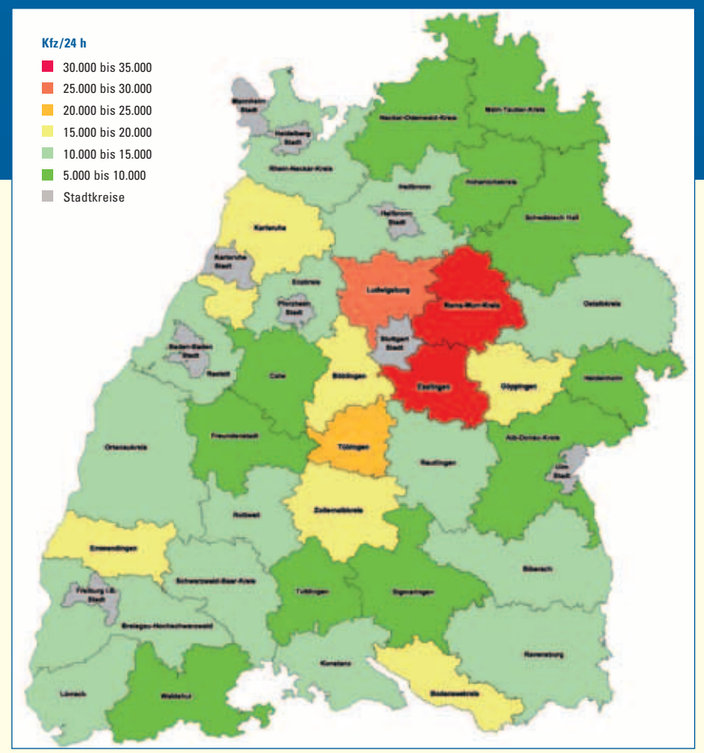


Abbildung 22: Mittlerer DTV (Kfz) auf Bundesstraßen in Baden-Württemberg

Verteilerhinweise

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Quellen

Statistisches Landesamt des Landes Baden-Württemberg
Straßenverkehrszählung 1990, BASt, Bergisch Gladbach
Straßenverkehrszählung 1995, 2000, 2005, 2010 – Baden-Württemberg
BAS, Aachen
DTV-Verkehrsconsult GmbH, Aachen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Diverse Regelwerke

STRASSENVERKEHRSZENTRALE BW

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN – LANDESSTELLE FÜR STRASSENTECHNIK